

АДМІНІСТРАТИВНЕ ПРАВО; ГОСПОДАРСЬКЕ ПРАВО

УДК 347.799.6 (477)(075.8)

DOI: <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2020.40.217591>

С. В. Андрущенко

Національна школа суддів України
вул. Жилянська, 120 А, Київ, 01032, Україна
e-mail: kntp@meta.ua

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1209-3286>

КОНЦЕПЦІЯ ЮРИСДИКЦІЇ ДЕРЖАВИ ПОРТУ ТА ПРАВОВИЙ РЕЖИМ СУДЕН У МОРСЬКИХ ПОРТАХ УКРАЇНИ

У статті висвітлюються сучасні підходи до визначення концептуальних засад дії юрисдикції України як держави порту стосовно суден під національним та іноземними прапорами. Актуальність тематики дослідження обумовлюється необхідністю оновлення та удосконалення діючого в українських портах режиму суден та їх екіпажів, особливо в умовах пандемії COVID-19. Зважаючи на незначну кількість сучасних правничих теоретичних розробок цієї проблематики, завдання статті полягає у визначенні наукового базису формування оновленого масиву законодавства, присвяченого впровадженню кращих практик, загальносвітових стандартів та оновлених протиепідемічних протоколів, що застосовуються до суден та їх екіпажів у морських портах України. У статті проаналізовано новітні тенденції оновлення практики оформлення суден у морських портах України. Охарактеризовано досвід протидії поширенню пандемії COVID-19 у портах світу та в Україні, визначено найбільш вдалі практики оперативної зміни їх режимних правил. Розглянуто підходи урядів держав та міжнародних інституцій до проблематики ротації екіпажів морських суден в умовах COVID-19. Підсумовано, що поряд зі стратегічним довгостроковим плануванням портової та морської діяльності в Україні, мають бути розроблені та запроваджені у повсякденну практику підзаконні нормативні акти, якими будуть визначені механізми дій уповноважених органів та організацій у кризових ситуаціях (аварії суден, поширення інфекційних захворювань тощо).

Ключові слова: морський порт, режим порту, юрисдикція, держава порту, Україна, оновлення правового режиму портів, COVID-19, ротація екіпажів суден.

Постановка проблеми. Проблематика поширення та особливості дії суверенітету, суверенних прав та юрисдикції держави у прибережних морських просторах довгий час характеризується підвищеною актуальністю. Прилегли до узбережжя акваторії – це зручна можливість розвитку торгівлі і транспорту, надання у необхідних випадках притулку та допомоги суднам тощо. Але, поряд із цим, наявність прибережних акваторій вимагає їх надійного захисту та забезпечення безпеки. І хоча міжнародно погоджений правовий базис здійснення комплексу прав держав у морських просторах було сформовано лише у ХХ ст., поширення юрисдикції на прилеглий до узбережжя морський пояс та розташовані на узбережжі порти значно раніше стало звичаєвою, а згодом – законодавчо оформленою практикою більшості з них. Символічно, що найзначніша кількість норм, якими регламентувалася дія юрисдикції держав портів, була присвячена особливостям її здійснення щодо суден під іноземним прапором. У ХХ – початку ХХІ ст.ст. проблематика здійснення юрисдикції у внутрішніх водах та портах значно загострилася через практику т.зв. зручних прапорів та відкритих реєстрів, послаблення здатності та бажання судновласників виконувати мінімальні міжнародні стандарти на суднах і що, у свою чергу, зумовило підсилення портового контролю [1, с. 40] та зміну існуючих режимів морських портів.

Режим іноземних суден у морських портах та здійснювана щодо них кримінальна юрисдикція прибережної держави систематично, упродовж тривалого періоду обговорювався як на міжнародному, так й на національному рівнях. Але, незважаючи на це, загальноприйнятої угоди, якою було б визначено керівні принципи (стандарти) дії юрис-

дикції (й кримінальної, й цивільної, й адміністративної) та похідного від неї режиму морських портів досі не прийнято. Ураховуючи складену ситуацію, в окремих державах були вироблені специфічні «моделі» застосування кримінального законодавства держави порту (англійська та французька [2, с. 102]) до іноземних суден та їх екіпажів, які згодом зазнали взаємних впливів та модернізацій, а у правничій доктрині було досягнуто певної єдності щодо визначення режиму морських портів як прояву дії юрисдикції прибережних держав, що має тут своїм базисом їх державний суверенітет.

Устояна практика роботи морських портів світу у 2020 році значно змінилася через необхідність протидії пандемії COVID-19 та забезпечення стабільної і безпечної ротації членів екіпажів суден. І якщо роботу зарубіжних портів було спрямовано, здебільшого, на спротив цим новим загрозам та виробленню кращих практик подолання негативних наслідків пандемії, то в Україні, поряд з новими викликами, практика та законодавче забезпечення роботи морських портів уже давно потребує змін та зменшення (у перспективі – повного виключення) корупційних ризиків, а також забезпечення епідеміологічного благополуччя громадян в умовах триваючої пандемії.

У зв'язку з цим, **мета статті** полягає у висвітленні сучасних підходів до визначення концептуальних засад дії юрисдикції України як держави порту стосовно суден під національним та іноземними прапорами, її завданням є визначення наукового базису формування оновленого масиву законодавства, присвяченого впровадженню кращих практик, загальносвітових стандартів та оновлених протиепідемічних протоколів, що застосовуються до суден та їх екіпажів у морських портах України.

Виклад основного матеріалу

1. Доктринальний та правовий базис здійснення юрисдикції державою порту.

Загальновідомо, що при перебуванні в іноземних портах морські судна повинні суворо додержувати законів, постанов, розпоряджень та інших правил, що встановлені прибережною державою. Поширення суверенітету на внутрішні води, якими є акваторії морських портів, зумовлює підпорядкування морських суден під будь-якими прапорами (національним або іноземними) кримінальній, цивільній та адміністративній юрисдикції держави цього порту. При цьому, встановлений у портах правовий режим є проявом, формою реалізації саме адміністративної юрисдикції держави у прибережних водах [3, с. 153]. Дійсно, за підходу до розуміння такої юрисдикції не лише у т.зв. «негативному», а й у «позитивному» сенсі, комплекс правил, які діють у морських портах України цілком обґрунтовано вважається проявом дії адміністративної юрисдикції держави порту. Так, нормами саме національного адміністративного права встановлюється режим внутрішніх вод, що полягає в установленні правил перебування та використання цих водних просторів, зокрема порядку посадки й висадки пасажирів, вантажно-розвантажувальних робіт, стягнення податків і мита, оформлення документації [4, с. 40-41], а також власне порядку заходження суден до внутрішніх вод і знаходження у них, забезпечення безпеки судноплавства, дотримання правил радіозв'язку, навігації, охорони цих вод тощо [5, с. 493]. До кола таких правил належать також санітарні та протиепідемічні, які є одними з найстаріших у системі правового забезпечення режимів морських портів. І у цьому сенсі адміністративна юрисдикція отримує тут всеосяжний характер, поширюється на усі без виключення судна, що підтверджується й на нормативному (у т.ч. локальному), й на доктринальному рівні.

Необхідно відзначити, що окремі норми про цивільну та кримінальну юрисдикцію прибережної держави, які на теперішній час набули ознак стандартів, наявні у Конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 р. [6] та у Конвенції ООН з морського права 1982 р. [7] (далі – UNCLOS'82), які є діючими стосовно України. Відповідно до ст. 311 UNCLOS'82, саме ця Конвенція має переважну силу і тому її норми будуть розглянуті далі. Так, відповідно до ст. 27 UNCLOS'82, кримінальна юрисдикція прибережної держави не здійснюється на борту іноземного судна, яке проходить через територіальне море, для арешту будь-якої особи або провадження розслідування у зв'язку із будь-яким злочином, скоєним на борту судна під час його проходу, за винятком таких випадків:

а) якщо наслідки злочину поширюються на прибережну державу; б) якщо злочин має такий характер, що ним порушується спокій у країні або добрий порядок у територіальному морі; с) якщо капітан судна, дипломатичний агент або консульська посадова особа держави прапора звернеться до місцевої влади з проханням про надання допомоги; або д) якщо такі заходи необхідні для припинення незаконної торгівлі наркотичними засобами або психотропними речовинами. А згідно зі ст. 28 UNCLOS'82, прибережна держава не повинна зупиняти судно, що проходить через територіальне море, або змінювати його курс з метою здійснення цивільної юрисдикції щодо особи, яка перебуває на борту судна. Ця держава може застосовувати щодо такого судна заходи стягнення або арешт у будь-якій цивільній справі лише за зобов'язаннями або внаслідок відповідальності, взятої або викликаної на себе цим судном під час або для проходу його через води прибережної держави. Зазначене не зачіпає права прибережної держави вживати відповідно до своїх законів заходів стягнення або арешт у цивільній справі щодо іноземного судна, яке знаходиться на стоянці у територіальному морі або яке проходить через територіальне море після виходу із внутрішніх вод.

Ці норми UNCLOS'82 відтворено у двосторонніх угодах України про торговельне судноплавство як щодо правопорушень у територіальному морі, так й у портах договірних держав. Прикладами можуть служити ст. 14 Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Кіпр про морське торговельне судноплавство 2012 р. [8], ст. 10 Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Королівства Марокко про морське торговельне судноплавство 2009 р. [9] тощо. Цими угодами, що на теперішній час є єдиними діючими міжнародними регуляторами режимів морських портів, також визначається режим, який застосовується до суден у портах договірних сторін: національний, найбільшого сприяння або інший погоджений сторонами. Він надається на взаємній основі. Саме принцип взаємності був закріплений у єдиній на теперішній час багатосторонній міжнародній угоді, що присвячена режиму суден у морських портах 1923 р. [10], але вона, зважаючи на невелике коло країн-учасниць, не є загальновизнаною.

Аналіз норм наведених як багатосторонніх, так й двосторонніх міжнародних угод свідчить, що спеціальним чином (поряд з кримінальною та цивільною) адміністративну юрисдикцію у них не згадано. При цьому про її «присутність» свідчать їх норми, якими закріплено права та обов'язки прибережних держав, стандарти публічного адміністрування діяльності у морських просторах тощо. Їх також втілено у внутрішньому українському законодавстві (Правила плавання і лоцманського проведення суден у північно-західній частині Чорного моря, Бузько-Дніпровсько-лиманському та Херсонському морському каналах, затверджені наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 01.08.2007 р. № 655 [11], тощо) та локальних актах морських портів – обов'язкових постановках та зводах звичаїв. При цьому, їх норми розраховано на застосування до торговельних суден, а військові кораблі та державні судна, які експлуатуються у некомерційних цілях, виокремлюються у спеціальну категорію. Дійсно, іноземний військовий корабель, який заходить до прибережних акваторій, є значною загрозою державі, він користується особливими правами та має особливі обов'язки поряд із тими, що характерні для торговельних суден. За загальним правилом, яке закріплене у національних законодавствах, іноземні військові кораблі, що перебувають у порту іншої держави, мають повний імунітет від кримінальної та цивільної юрисдикції держави порту, а адміністративна юрисдикція щодо них здійснюється у повному об'ємі через необхідність дотримання специфічних (встановлених прибережною державою) режимних правил. Зокрема щодо військових кораблів під іноземним прапором діє специфічний порядок отримання дозволу на заходження до порту, встановлюється перелік особливих для виконання правил. В Україні їх визначено у Законі від 4.11.1991 р. «Про державний кордон України» [12] та конкретизовано у Правилах плавання та перебування в територіальному морі, внутрішніх водах, на рейдах та в портах України іноземних військових кораблів, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 16.05.1996 р. № 529 [13].

Таким чином, як зазначають А. Л. Колодкін, В. М. Гуцуляк та Ю. В. Боброва, «сучасне міжнародно-правове регулювання режиму суден в іноземних портах містить велику прогалину щодо визначення юрисдикції. На теперішній час необхідно, як і у територіальному морі, вирішити питання про суміщення юрисдикцій держави порту і держави прапора, щоб на основі практики і досліджень вчених різних країн встановити умови здійснення юрисдикції тієї чи іншої держави» [1, с. 61]. Національне законодавство та практика двосторонніх домовленостей певним чином заповнюють цю прогалину, але необхідність укладення відповідної міжнародної угоди підтверджується необхідністю запровадження більш уніфікованих та одноманітних правових норм у практику більшості держав сучасного світу. Тому укладання міжнародної угоди, присвяченої особливостям дії юрисдикції прибережної держави у морських портах, перебуває на часі та досі є актуальним. При цьому, перспективи її укладання залежать від волі держав, які навряд чи обмежать себе обов'язковими міжнародними стандартами застосування національного законодавства у своїх власних внутрішніх водах та у портах.

2. Оновлення практики оформлення суден у морських портах України.

Один з основних аспектів режиму морського порту – практика оформлення суден у морських портах сьогодні в Україні, на жаль, є далекою від загальносвітових стандартів та тенденцій прискорення і спрощення. Тут на порядку денному стоїть і зниження портових зборів, і велика кількість перевірок (сумнозвісний екологічний контроль [14; 15] тощо), і тривалість оформлення суден на прихід/відхід [16], і робота державного підприємства «Сервісний центр морського та річкового транспорту» («Моррічсервіс») [17], і необхідність належної організації роботи «морського єдиного вікна» [18; 19]. І хоча у 2015 році кількість суднових документів, які подаються капітаном судна (або агентом) після приходу судна до порту капітану порту, було скорочено з 18 до 4 [20], все ж застарілість практик та неефективність запроваджуваних інновацій обумовлюють необхідність розробки дійсно якісних змін та, можливо, повного «перезавантаження» системи публічного адміністрування галузі. Адже створення (2017 р.) та початок роботи (2018 р.) Морської адміністрації, на жаль, не надали очікуваного позитивного ефекту для галузі. Лише наприкінці 2020 р. з метою спрощення роботи портів Морська адміністрація запровадила сервіс цілодобового оформлення суднозаходів через електронну пошту, що скоротить, як передбачається, строки оформлення суден до 8-9 годин. У подальшому планується скорочення цього часу до 4 годин [21].

Зазначений крок є складовою запроваджуваного в Україні «морського єдиного вікна», організація роботи якого наразі триває. Відомо, що Україна взяла на себе зобов'язання гармонізувати внутрішні правила та вимоги з європейськими. Завдяки проекту AnNA – т.зв. «морське єдине вікно» (SafeSeaNet), асоційованим членом якого стала Україна – всі морські порти ЄС об'єднані до єдиної електронної системи [18]. Морське єдине вікно – це фактично національний фрагмент Safe Sea Net, європейської системи моніторингу суден, створена з метою обміну між державами-членами усією важливою інформацією про рух морських суден і точного характеру вантажу, що перевозиться [22]. «Морське єдине вікно» успішно функціонує в усіх морських портах ЄС, його робота регламентується Директивами 2002/59/ЄС та 2010/65/ЄС [18].

При цьому, запровадження «єдиного вікна» через діяльність сформованого Морською адміністрацією державного підприємства «Сервісний центр морського та річкового транспорту» було визнано Тимчасовою адміністративною колегією Антимонопольного комітету України таким, що не відповідає вимогам законодавства. Морській адміністрації було рекомендовано забезпечити можливість для морських агентів самостійно звертатись безпосередньо до Державної служби морського та річкового транспорту України для оформлення приходу та виходу суден з морського порту. Крім того, запроваджений механізм оформлення суден через сервісний центр став довгим та незручним. Таким чином, на жаль, запроваджена інновація не сприяла удосконаленню та спрощенню оформлення суден у портах України, а скоріше – навпаки (як й ряд інших ініціатив Морської адміністрації). Слід пригадати, що забезпечення функціонування «єдиного вікна» ви-

знано у Морській доктрині України на період до 2035 року [23] одним з напрямів розвитку портової діяльності. І тут на порядку денному стоїть побудова такого механізму оформлення суден у портах України, який врахував би кращі іноземні практики, виключив корупційну складову, максимально спростив і здешевив відвідання морських портів України, інтегрував у єдину систему усі державні інституції, згода яких є потрібною для вільної практики судна у порту. Адже діючий у портах України правовий режим, який охоплює, власне, усі портові формальності, є одним з найскладніших у Чорноморському регіоні. І тут також стоїть на порядку денному прийняття такого підзаконного нормативно-правового акта, яким були б чітко визначені механізми дій уповноважених органів та організацій у кризових ситуаціях у прибережних водах України (аварії суден, поширення інфекційних захворювань тощо).

3. Досвід протидії поширенню пандемії COVID-19 у портах світу та в Україні.

Морська галузь однією з перших зазнала руйнівних впливів пандемії нової гострої респіраторної хвороби COVID-19, спричиненої коронавірусом SARS-CoV-2. Швидко поширюване захворювання та встановлювані у країнах карантини призвели до затримання та невиконання контрактів, віднесення карантину до форс-мажорних обставин (в Україні – Закон від 17.03.2020 р. «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України, спрямованих на запобігання виникненню і поширенню коронавірусної хвороби (COVID-19)» [24]). Негативні наслідки пандемії скували галузь через затримки у логістиці та спричинили швидкі зміни режимів найбільших портів світу. При цьому, санітарний контроль завжди був однією з портових формальностей, але агресивність нового коронавірусу зажадала оновлення звичних протиепідемічних протоколів, часткового або повного закриття морських портів. Так, у Мексиці з 23 березня до 30 травня 2020 р. було запроваджено заборону на захід до портів круїзних лайнерів; у Сінгапурі морською та портовою адміністрацією у період з 1 березня по 31 серпня 2020 р. надавалися знижки у розмірі 50 % від розміру портових зборів на круїзні судна та регіональні пороми з перебуванням у порту не більше п'яти днів, а також на портові судна, що перевозять пасажирів [25].

У цілому практика портів світу виявилася достатньо ефективною, адже не була цілковито новою, а лише вдосконаленою залежно від умов нового захворювання. Найкращі практики портів було узагальнено у керівництві «WSPSP COVID-19 Guidance document for ports» [26]. У документі опрацьовано заходи, що стали найбільш ефективними у роботі портів, представлено методологію та низку кращих практик щодо: 1) негайних заходів, які стосуються портових операцій, управління та зв'язку, 2) заходів захисту ділової та фінансової активності, 3) заходів щодо підтримки клієнтів, зацікавлених сторін та громади, та 4) заходів щодо повернення портів до роботи. У Керівництві відзначено особливу роль та значення для ефективної роботи портів наступних кроків: створення можливостей для віддаленої роботи, забезпечення соціального дистанціювання, використання масок та необхідної санітарної обробки портової техніки; розподіл змін з метою зменшення соціальних контактів; зменшення об'ємів факультативних послуг та концентрація на основному виді діяльності; створення «швидкісних ліній» для обробки контейнерів з медичною продукцією; визначення окремих причалів для обробки суден, де наявні особи з підозрою на зараження COVID-19; планування ефективного використання якірних стоянок портів через збільшення кількості суден, що не вийшли у рейс, та забезпечення безпеки таких стоянок з метою зменшення впливів екстремальних погодних умов та пов'язаних з ними ризиками посадки на міліну та зіткнення.

В Україні відповідно до розпорядження Кабінету Міністрів України від 16 березня 2020 р. № 290-р «Про внесення зміни до розпорядження Кабінету Міністрів України від 14 березня 2020 р. № 287» [27] було тимчасово закрито з 17 березня 2020 р. до 3 квітня 2020 р. пункти пропуску (пункти контролю) через державний кордон для міжнародного пасажирського залізничного, повітряного, автомобільного (для автобусів) сполучення, крім здійснення перевезень осіб з метою забезпечення захисту національних інтересів або у зв'язку з виконанням міжнародних зобов'язань, а також представників

дипломатичних установ та гуманітарних місій. Згодом строк закриття був продовжений. На виконання цього розпорядження Державна прикордонна служба України запровадила додаткові обмеження для членів екіпажів морських суден, які обслуговуються в українських морських портах. Зокрема, ДА «АМПУ» було доручено забезпечити недопущення випадків виходу за межі пунктів пропуску через державний кордон членів екіпажу, окрім громадян України, які повертаються додому (репатріація) [28]. У всіх морських портах України було посилено спеціальні протиепідемічні заходи, налагоджено взаємодію з лабораторіями МОЗ та іншими контрольними службами з метою ефективної перевірки осіб, які прибувають з-за кордону, та визначено конкретні профілактичні заходи, які виконуються філіями ДП «АМПУ». Дії виконуються відповідно до вимог Міжнародних медико-санітарних правил та Наказу Міністерства охорони здоров'я від 24.01.2020 № 185 [29]. У цілому, заходи, запроваджені у портах України є типовими для інших портів світу, що свідчить про відповідність української практики сучасним тенденціям протидії COVID-19, проте зручності, яких надає електронний, віддалений документообіг досі не є досяжними для української практики.

4. Підходи урядів держав та міжнародних інституцій до проблематики ротації екіпажів морських суден в умовах COVID-19.

Зміни екіпажів морських суден в умовах триваючої пандемії нового коронавірусу стали чи не найзначнішою проблемою світового мореплавства. Через зростання захворюваності з березня 2020 р. моряки в усьому світі перебували на борту суден значно довше, не маючи можливості провести ротацію, оскільки порти заборонили трансфер екіпажів. Для деяких моряків стандартні тримісячні контракти подовжилися майже вдвічі [30]. До цього додалися їх побоювання стосовно тривалості карантинних обмежень у портах та відсутності можливостей повернення на батьківщину з країни, у якій вони зможуть зійти на берег. Крім того, запроваджувані у портах вимоги стосовно заходжень суден на стоянки до портів один раз на два тижні викликали значне емоційне напруження серед членів екіпажів. І це є лише однією стороною проблеми. Інша стосується тих моряків, які не можуть отримати роботу на судах через неможливість потрапити на них внаслідок карантинних обмежень, встановлених на перельоти між країнами [31]. До цього приєднується також загальна загроза інфікування та динамічна зміна режимів у провідних портах світу, що не дає змоги заздалегідь передбачити можливість ротації екіпажів. Так, у Німеччині сходження на берег було заборонене за виключенням громадян Німеччини. Зміни екіпажів дозволені, за умови, що моряки, які залишають судно, зможуть повернутися додому. Для негромадян ЄС у цьому випадку необхідна наявність підтверджених авіабілетів. Негромадянам ЄС, у т.ч. морякам, в'їзд до Німеччини заборонений, візи на в'їзд не видаються. При цьому порти Німеччини залишалися відкритими для заходження суден та здійснення звичайних операцій [32]. Як свідчить практика інших держав, обмеження у портах здебільшого були пов'язані з соціальними контактами, і стосувалися саме екіпажів суден та круїзних лайнерів з великою кількістю людей на борту (аж до повного закриття портів для пасажирських суден). Звичайні портові операції практично не припинялися, а сходження на берег дозволялося для громадян держави порту із застосуванням санітарних норм (поперед усе, вимірюванням температури та користуванням засобами захисту).

У вже згаданому керівництві «WPSP COVID-19 Guidance document for ports» відзначено провідну роль урядів країн у пом'якшенні обмежень, які застосовуються до моряків, а також робиться наголос на необхідності розроблення глобальної стратегії, узгодженої з ключовими зацікавленими сторонами, щодо сприяння змінам екіпажів суден. Підкреслюється також активна роль органів управління портами у взаємодії з урядами та сусідніми аеропортами. Зважаючи на складність ситуації, уряди країн-постачальників рядового та командного складу здійснили ряд заходів з повернення власних громадян. Так, у Сінгапурі відбулася перша зміна екіпажів – моряки суховантажу «Genco Liberty» брали участь у ротації. Команда з 19 індійців повернулася додому чартерним рейсом з Сінгапуру у Коломбо, а звідти до Індії. На зміну цій команді тим самим рейсом прибув

екіпаж з Шрі-Ланки та Індії. При цьому було організоване дотримання карантинного режиму та можливість пройти тест на COVID-19 [33]. Подібні механізми були розроблені та запроваджені у портах Канади (спрощення також візового режиму для моряків), Гонконгу, Індії та деяких інших держав.

У червні поточного року ЮНКТАД та ІМО у спільному листі [34] відзначили, що зміна екіпажу є вкрай важливою для забезпечення безперервності безпечного та стійкого судноплавства, і наголосили на необхідності визнання моряків ключовими працівниками. А Комітет з безпеки на морі ІМО на черговій сесії (4 – 11 листопада 2020 р.) схвалив циркуляр з оновленим набором протоколів для забезпечення безпечної зміни екіпажів суден та пересування під час пандемії коронавірусу COVID-19. Протоколи містять практичні кроки для ротації екіпажів на суднах, включаючи необхідність суворого дотримання вимог тестування COVID-19 і карантину, а також заходи щодо запобігання зараження на борту суден. Документ оновлюватиметься відповідно до розвитку подій, пов'язаних з пандемією. У протоколі, зокрема, наголошується на необхідності визнання моряків ключовими працівниками, які надають основні послуги [35], та зміни для них звичайних санітарних протоколів. Також було закликано держави-члени до розділення тягарів зміни екіпажу, репатріації та доступу до медичної допомоги; усунення перешкод для зміни екіпажу; та забезпечення того, щоб моряки не заразилися COVID-19 до того, як вони залишать територію держави-члена.

Висновки і пропозиції. Таким чином, на теперішній час зберігаються тенденції до оновлення доктринального та міжнародно-правового базису здійснення юрисдикції державою порту, а інноваційні підходи до її розуміння відповідно до «духу й букви» міжнародних морських угод поступово набувають переважаючого значення у вітчизняній правовій науці. Запроваджувані підходи до оновлення процедур оформлення суден у морських портах України та наближення їх режимів до загальносвітових та регіональних стандартів досі жадають підвищення ефективності, усунення корупційних ризиків, прискорення та спрощення. Поряд зі стратегічним довгостроковим плануванням портової та морської діяльності в Україні, мають бути розроблені та запроваджені у повсякденну практику підзаконні нормативні акти, якими будуть визначені механізми дій уповноважених органів та організацій у кризових ситуаціях (аварії суден, поширення інфекційних захворювань тощо). Досвід протидії поширенню пандемії COVID-19 шляхом зміни режимів у портах світу та в Україні засвідчив одноманітність запроваджених протоколів роботи та відповідність української практики сучасним тенденціям протидії COVID-19, але з необхідністю ширшого застосування електронного документообігу. Заходи, яких застосували уряди держав та міжнародні організації з метою забезпечення зміни екіпажів суден виявилися доволі простими та ефективними, завдяки чому ротації екіпажів все ж відбуваються, проте жорсткі обмеження, до яких вдалися уряди деяких країн на першому етапі боротьби з пандемією викликали стани, подібні гуманітарній катастрофі у морській галузі, яких можливо було б не допустити, якщо відповідні дії були більш скоординованими та швидкими.

Список використаної літератури

1. Колодкин А.Л., Гуцуляк В.Н., Боброва Ю.В. Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы. Москва: Статут, 2007. 637 с.
2. Андрущенко С.В. До питання про розробку міжнародної угоди про режим морських портів. Юридичний вісник. 2019. № 2. С. 100-105.
3. Аверочкіна Т.В. Адміністративна юрисдикція України в прибережних водах: дис. докт. юрид. наук. Одеса, 2018. 513 с.
4. Джунусова Д.Н. Международное морское право: учеб. пособ. Астрахань: Астраханский государственный университет, Издат. дом «Астраханский университет», 2012. 328 с.
5. Андрущенко С.В. Щодо правового статусу та режиму акваторії морського порту України. Правове життя сучасної України: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 17 трав. 2019 р.). Одеса: Видавничий дім «Гельветика», 2019. С. 492-494.
6. Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, 1958. URL: [https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume %20516/volume-516-I-7477-English.pdf](https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20516/volume-516-I-7477-English.pdf).

7. United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf.
8. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Кіпр про морське торговельне судноплавство, 2012. Офіційний вісник України. 2016. № 16. Ст. 677.
9. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Королівства Марокко про морське торговельне судноплавство, 2009. Офіційний вісник України. 2013. № 66. Ст. 2433.
10. Convention and Statute on the International Régime of Maritime Ports, 1923. URL: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/LON/Volume%2058/v58.pdf>.
11. Правила плавання і лоцманського проведення суден у північно-західній частині Чорного моря, Бузько-Дніпровсько-лиманському та Херсонському морському каналах, затверджені Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 01.08.2007 р. № 655. Офіційний вісник України. 2007. № 77. Ст. 2859.
12. Про державний кордон України: Закон України від 04.11.1991 р. Відомості Верховної Ради України. 1992. № 2. Ст. 5.
13. Правила плавання та перебування в територіальному морі, внутрішніх водах, на рейдах та в портах України іноземних військових кораблів, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 16.05.1996 р. № 529. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/529-96-п#Text>.
14. Парламент прийняв закон, яким скасовується екологічний контроль у портах. URL: <https://ecolog-ua.com/news/parlament-pryunyav-zakon-yakum-skasovuyetsya-ekologichnyy-kontrol-u-portah>.
15. Екологічний контроль в морських портах: позиція ВС. URL: https://zib.com.ua/ua/145108-ekologichniy-kontrol_v_morskih_portah_poziciya_vs.html.
16. Украина парадоксальная: чтобы оформить судно в порту, заставляют ехать за сотни километров. URL: <https://www.seafarersjournal.com/opinions/paradoks-chtoby-oformit-sudno-v-portu-ukrainy-nado-ehat-za-sotnik-kilometrov>.
17. Про припинення дій, які містять ознаки порушення законодавства про захист економічної конкуренції: рішення тимчасової адміністративної колегії АМКУ від 4.11.2020 р. № 2-рк/тк. URL: <https://amcu.gov.ua/npas/pro-pripinennya-dij-yaki-mistyat-oznaki-porushennya-zakonodavstva-pro-zahist-ekonomichnoyi-konkurenciyi-2>.
18. На суходолі і на морі: розбудова міжнародних морських сполучень з ЄС. URL: <https://zt.20minut.ua/eurointegration/na-suhodoli-i-na-mori-rozbudova-mizhnarodnih-morskih-spoluchen-z-es-10900752.html>.
19. Порядок взаємодії між декларантами, їх представниками, іншими заінтересованими особами та митними органами, іншими державними органами, установами та організаціями, уповноваженими на здійснення дозвільних або контрольних функцій щодо переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України, з використанням механізму “єдиного вікна”, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 р. № 971. Офіційний вісник України. 2020. № 87. Ст. 2791.
20. Про затвердження Змін до Порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту: Наказ Міністерства інфраструктури України від 25.09.2015 р. № 387. Офіційний вісник України. 2015. № 88. Ст. 2959.
21. Морская администрация начала оформлять судозаходы через интернет. URL: <https://ports.ua/morskaya-administraciya-nacala-oformlyat-sudozahody-cherez-internet>.
22. Морское единое окно и система портовых сообществ должны стать национальными сегментами УНМЕО. URL: <https://sudohodstvo.org/morskoe-edinoe-okno-i-sistema-portovyh-soobshhestv-dolzhy-stat-natsionalnymi-segmentami-unmeo>.
23. Про внесення змін до Морської доктрини України на період до 2035 року: Постанова Кабінету Міністрів України від 18.12.2018 р. № 1108. Офіційний вісник України. 2019. № 2. Ст. 53.
24. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України, спрямованих на запобігання виникненню і поширенню коронавірусної хвороби (COVID-19): Закон України від 17.03.2020 р. Офіційний вісник України. 2020. № 26. Ст. 955.
25. Інформація щодо заходів, які вживалися країнами світу для протидії пандемії COVID-19 та для подолання негативних соціально-економічних наслідків у період з 23.05 по 29.05. URL: https://orcci.odessa.ua/media/filemanager/_по%20країнах.pdf.
26. WSPSP COVID-19 GUIDANCE DOCUMENT FOR PORTS. URL: <https://sustainableworldports.org/wp-content/uploads/2020-05-18-WSPSP-COVID19-Guidance-FIN.pdf>.
27. Про внесення зміни до розпорядження Кабінету Міністрів України від 14 березня 2020 р. № 287: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 16 березня 2020 р. № 290-р. Офіційний вісник України. 2020. № 26. Ст. 977.
28. Волков А. Как COVID-19 повлиял на морской бизнес. URL: <https://www.epravda.com.ua/rus/columns/2020/04/1/658814>.
29. У морських портах України запроваджено посилені протіепідемічні заходи. URL: <http://www.uspa.gov.ua/ru/glavnaya/24-ukrainskij/verkhne-menu/pres-tsentr/novini/novini-ampu/17460-u-morskich-portakh-ukrajini-zaprovadzheno-posileni-protiepidemichni-zakhodi>.
30. Мусто Г., Проффіт С. Застрягли в морі через коронавірус: як моряків всього світу заблокували на судах. URL: <https://www.bbc.com/ukrainian/features-52575658>.

31. Калмиков О. Як пів мільйона моряків застрягли в морі. І чому це вигідно українцям і росіянам. URL: <https://www.bbc.com/ukrainian/features-54399188>.
32. Ограничения в портах: Алжир, Бразилія, Германия, Польша, Дания. URL: <https://seanews.ru/2020/04/20/ru-ogranichenija-v-portah-alzhir-brazilija-germanija-polsha-danija>.
33. Ряд стран и компаний работают над возможностью проводить смены экипажей. URL: <https://sudohodstvo.org/ryad-stran-i-kompanij-rabotayut-nad-vozmozhnostyu-provodit-smeny-ekipazhej>.
34. Joint statement in support of keeping ships moving, ports open and cross-border trade flowing during the covid-19 pandemic. 8 June 2020. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/osg_2020-06-08_stat01_en.pdf.
35. IMO Maritime Safety Committee 102nd session (4 – 11 November 2020). URL: <https://www.intermanager.org/2020/11/imo-maritime-safety-committee-102nd-session-4-11-november-2020>.

References

1. Kolodkin, A.L., Gutsulyak, V.N., Bobrova, Yu.V. (2007). World Ocean. International legal regime. Main problems. Moscow: Statute [in Russian].
2. Andrushchenko, S.V. (2019). To the issue of the development of the international agreement on the regime of seaports. Law Herald, 2, 100-105 [in Ukrainian].
3. Averochkina, T.V. (2018). Administrative jurisdiction of Ukraine in coastal waters. Odessa [in Ukrainian].
4. Dzhunusova, D.N. (2012). International maritime law: textbook. Astrakhan: Astrakhan State University, Publ. house "Astrakhan University" [in Russian].
5. Andrushchenko, S.V. (2019). Regarding the legal status and regime of the seaport of Ukraine. Legal life of modern Ukraine: materials of Int. scientific-practical conf. (Odessa, May 17, 2019). Odessa: Helvetica Publishing House. 492-494. [in Ukrainian].
6. Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, 1958. URL: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20516/volume-516-I-7477-English.pdf>
7. United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf
8. Agreement between the Cabinet of Ministers of Ukraine and the Government of the Republic of Cyprus on merchant shipping (2012). Official Bulletin of Ukraine, 2016, 16, 677 [in Ukrainian].
9. Agreement between the Cabinet of Ministers of Ukraine and the Government of the Kingdom of Morocco on Maritime Merchant Shipping (2009). Official Bulletin of Ukraine, 2013, 66, 2433 [in Ukrainian].
10. Convention and Statute on the International Régime of Maritime Ports, 1923. URL: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/LON/Volume%2058/v58.pdf>
11. Rules of navigation and pilotage of vessels in the north-western part of the Black Sea, Bug-Dnieper-Estuary and Kherson sea canals, approved by the order of the Ministry of Transport and Communications of Ukraine dated 01.08.2007 № 655. Official Bulletin of Ukraine, 2007, 77, 2859 [in Ukrainian].
12. On the State Border of Ukraine: Law of Ukraine of November 4, 1991. Statements of Verkhovna Rada of Ukraine, 1992, 2, 5 [in Ukrainian].
13. Rules of navigation and stay in the territorial sea, inland waters, raids and ports of Ukraine of foreign warships, approved by the resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated 16.05.1996 № 529. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/529-96-п#Text> [in Ukrainian].
14. Parliament has passed a law abolishing environmental control in ports. URL: <https://ecolog-ua.com/news/parlament-pryynyav-zakon-yakym-skasovuyetsya-ekologichnyy-kontrol-u-portah> [in Ukrainian].
15. Environmental control in seaports: the position of the SC. URL: https://zib.com.ua/ua/145108-ekologichniy-kontrol_v_morskih_portah_poziciya_vs.html [in Ukrainian].
16. Ukraine is paradoxical: in order to register a ship in the port, they are forced to go hundreds of kilometers. URL: <https://www.seafarersjournal.com/opinions/paradoks-chtoby-oformit-sudno-v-portu-ukrainy-nadoehat-za-sotnik-kilometrov/> [in Russian].
17. On termination of actions that contain signs of violation of the legislation on protection of economic competition: decision of the temporary administrative board of the AMCU dated November 4, 2020 № 2-rk/tk. URL: <https://amcu.gov.ua/npas/pro-pripinennya-dij-yaki-mistyat-oznaki-porushennya-zakonodavstva-pro-zahist-ekonomichnoyi-konkurenciyi-2> [in Ukrainian].
18. On land and at sea: forming an international maritime connections with the EU. URL: <https://zt.20minut.ua/eurointegration/na-suhodoli-i-na-mori-rozbudova-mizhnarodnih-morskih-spoluchen-z-es-10900752.html> [in Ukrainian].
19. Procedure for interaction between declarants, their representatives, other interested persons and customs authorities, other state bodies, institutions and organizations authorized to perform permitting or control functions on movement of goods, commercial vehicles across the customs border of Ukraine, using the «single window» mechanism, approved by the resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine of October 21, 2020 № 971. Official Bulletin of Ukraine, 2020, 87, 2791 [in Ukrainian].
20. About approval of Amendments to the Procedure for registration of arrival of vessels in seaport, granting of the permission for exit of vessels in the sea and registration of exit of vessels from seaport: the order the

- Ministry of Infrastructure of Ukraine from 09/25/2015 № 387. Official Bulletin of Ukraine, 2015, 88, 2959 [in Ukrainian].
21. The Maritime Administration has begun to process ship calls via the Internet. URL: <https://ports.ua/morskaya-administracziya-nacala-oformlyat-sudozahody-cherez-internet> [in Russian].
 22. The Marine Single Window and Port Community System should become national segments of UNMEO. URL: <https://sudohodstvo.org/morskoe-edinoe-okno-i-sistema-portovyh-soobshhestv-dolzhy-stat-natsionalnymi-segmentami-unmeo/> [in Russian].
 23. On amendments to the Maritime Doctrine of Ukraine for the period up to 2035: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine of December 18, 2018 № 1108. Official Bulletin of Ukraine, 2019, 2, 53 [in Ukrainian].
 24. On Amendments to Certain Legislative Acts of Ukraine Aimed at Preventing the Occurrence and Spread of Coronavirus Disease (COVID-19): Law of Ukraine of March 17, 2020. Official Bulletin of Ukraine, 2020, 26, 955 [in Ukrainian].
 25. Information on the measures taken by the countries of the world to counteract the COVID19 pandemic and to overcome the negative socio-economic consequences in the period from 23.05 to 29.05. URL: https://orcci.odessa.ua/media/filemanager/_no_%20країнах.pdf [in Ukrainian].
 26. WPSP COVID-19 GUIDANCE DOCUMENT FOR PORTS. URL: <https://sustainableworldports.org/wp-content/uploads/2020-05-18-WPSP-COVID19-Guidance-FIN.pdf>
 27. On Amendments to the Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine of March 14, 2020 7 287; Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine of March 16, 2020 № 290-r. Official Bulletin of Ukraine, 2020, 26, 977 [in Ukrainian].
 28. Volkov, A. (2020). How COVID-19 Affected the Marine Business. URL: <https://www.epravda.com.ua/rus/columns/2020/04/1/658814/> [in Russian].
 29. Intensified anti-epidemic measures have been introduced in Ukrainian seaports. URL: <http://www.uspa.gov.ua/ru/glavnaya/24-ukrainskij/verkhne-menyu/pres-tsentr/novini/novini-ampu/17460-u-morskikh-portakh-ukrajini-zaprovadzheno-posileni-protiepidemichni-zakhodi> [in Ukrainian].
 30. Musto, G., Proffitt, S. (2020). Stuck in the sea because of the coronavirus: how sailors around the world were blocked on ships. URL: <https://www.bbc.com/ukrainian/features-52575658> [in Ukrainian].
 31. Kalmykov, O. (2020). How half a million sailors got stuck in the sea. And why it is beneficial to Ukrainians and Russians. URL: <https://www.bbc.com/ukrainian/features-54399188> [in Ukrainian].
 32. Port restrictions: Algeria, Brazil, Germany, Poland, Denmark. URL: <https://seanews.ru/2020/04/20/ru-ogranichenija-v-portah-alzhir-brazilija-germanija-polsha-danija/> [in Russian].
 33. A number of countries and companies are working on the possibility of changing crews. URL: <https://sudohodstvo.org/ryad-stran-i-kompanij-rabotayut-nad-vozmozhnostyu-provodit-smeny-ekipazhej/> [in Russian].
 34. Joint statement in support of keeping ships moving, ports open and cross-border trade flowing during the covid-19 pandemic. 8 June 2020. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/osg_2020-06-08_stat01_en.pdf
 35. IMO Maritime Safety Committee 102nd session (4 – 11 November 2020). URL: <https://www.intermanager.org/2020/11/imo-maritime-safety-committee-102nd-session-4-11-november-2020>.

Стаття надійшла 15.11.2020 р.

С. В. Андрущенко

Национальная школа судей Украины
ул. Жилянская, 120 А, Киев, 01032, Украина
e-mail: kmtп@meta.ua
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1209-3286>

КОНЦЕПЦИЯ ЮРИСДИКЦИИ ГОСУДАРСТВА ПОРТА И ПРАВОВОЙ РЕЖИМ СУДОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ УКРАИНЫ

Резюме

В статье освещаются современные подходы к определению концептуальных основ действия юрисдикции Украины как государства порта в отношении судов под национальным и иностранными флагами. Актуальность тематики исследования определяется необходимостью обновления и усовершенствования действующего в украинских портах режима судов и их экипажей, особенно в условиях пандемии COVID-19. Учитывая незначительное количество современных правовых теоретических разработок этой проблематики, задача статьи состоит в определении научного базиса формирования обновленного массива законодательства, посвященного внедрению лучших практик, общемировых стандартов и обновленных противоэпидемических протоколов, применяемых к судам и их экипажам в морских портах Украины. В статье проанализированы новей-

шие тенденции обновления практики оформления судов в морских портах Украины. Охарактеризован опыт противодействия распространению пандемии COVID-19 в портах мира и в Украине, определены наиболее удачные практики оперативного изменения их режимных правил. Рассмотрены подходы правительств государств и международных организаций к проблематике ротации экипажей морских судов в условиях COVID-19. Автор приходит к выводу о том, что наряду со стратегическим долгосрочным планированием портовой и морской деятельности в Украине, должны быть разработаны и внедрены в повседневную практику подзаконные нормативные акты, которыми будут определены механизмы действий уполномоченных органов и организаций в кризисных ситуациях (аварии судов, распространение инфекционных заболеваний и т.д.).

Ключевые слова: морской порт, режим порта, юрисдикция, государство порта, Украина, обновление правового режима портов, COVID-19, ротация экипажей судов.

S. V. Andrushchenko

National School of Judges of Ukraine
Zhylianska St., 120 A, Kyiv, 01032, Ukraine

e-mail: kntp@meta.ua

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1209-3286>

PORT STATE JURISDICTION CONCEPT AND LEGAL REGIME FOR VESSELS IN THE SEAPORTS OF UKRAINE

Summary

The article covers the modern approaches to determine the concept-based principles of the jurisdiction of Ukraine as Port State with regard to national flag and foreign flag vessels. Urgency of the study is conditional on the necessity to update and improve the regime of vessels and their crews to be in force in the Ukrainian ports, particularly under the current COVID-19 outbreak. Taking into consideration the insignificant quantity of the modern legal theoretical insights of the a.m. issue, the article offers a challenge to determine the scientific basis of formation of the updated body of laws, dedicated to implementation of the best practices, global standards and updated epidemiological protocols to be applied to vessels and their crews in the seaports of Ukraine. The article analyzes the latest tendencies of the update practice how to prepare vessels for entering the Ukrainian seaports. The characteristic to the experience of COVID-19 pandemic prevention in the world ports and in Ukraine has been given, the most successful practices of prompt and flexible change in their regime rules have been determined. The approaches of state governments and international institutions as to the problematic issues of vessel crew rotation under the condition of COVID-19 have been studied. The result is that along with the strategic long-term planning of port and sea activity in Ukraine, it is necessary to develop and implement the sublegislative law-making instruments for everyday practice that will define mechanisms of actions of authorized bodies and agencies under critical conditions (vessel accidents, spreading of infectious diseases and so on).

Keywords: seaport, port regime, jurisdiction, port state, Ukraine, port legal regime updating, COVID-19, ship crew rotation.